



CITTA' di AVIGLIANA

Provincia di TORINO

ESTRATTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 91

**OGGETTO: PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE IN
BASSA VALLE DI SUSÀ. APPROVAZIONE PROTOCOLLO DI INTESA**

L'anno **2014**, addì **28** del mese di **Aprile** alle ore **15.40** nella solita sala delle adunanze, regolarmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Signori:

Sindaco	-	PATRIZIO Angelo	SI
Assessore	-	MARCECA Baldassare	SI
Assessore	-	MATTIOLI Carla	SI
Assessore	-	TAVAN Enrico	SI
Assessore	-	MORRA Rossella	NO
Assessore	-	ARCHINA' Andrea	SI

Partecipa alla seduta il Segretario Generale Dr. SIGOT Livio.

Il Sindaco, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta di deliberazione predisposta dall'**Area Lavori Pubblici Tecnico Manutentiva e Ambiente n. 262 in data 23.04.2014** allegata alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, avente per oggetto: **"PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE IN BASSA VALLE DI SUSA. APPROVAZIONE PROTOCOLLO DI INTESA."**;

Ritenuta la proposta meritevole di accoglimento per le motivazioni tutte in essa contenute;

Acquisiti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica e contabile ai sensi dell'art.49 e 147 bis del D. Lgs 18.8.2000 n. 267 e s.m.i., "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali", che allegati alla presente deliberazione ne fanno parte integrante e sostanziale;

Visti gli artt. 42 e 48 del Testo Unico approvato con D. Lgs. n. 267 del 18/8/2000 in ordine alla competenza degli organi comunali;

Visto l'art. 163, comma 3 del Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267, in merito all'esercizio provvisorio;

Visto il Decreto del Ministero dell'Interno in data 13/02/2014 con cui è stato differito al 30/04/2014 il termine di approvazione del bilancio 2014 per gli Enti Locali;

Vista la deliberazione consiliare n. 45 del 04.07.2013, dichiarata immediatamente eseguibile, con cui è stato approvato il bilancio di previsione dell'esercizio 2013 e pluriennale 2013/2015;

Vista la deliberazione della Giunta Comunale n. 246 in data 02.12.2013, dichiarata immediatamente eseguibile e con valenza pluriennale come previsto dal comma 2 dell'art. 24 del vigente Regolamento di contabilità, con la quale sono state assegnate ai Direttori di Area le risorse necessarie all'esecuzione dei programmi e progetti di bilancio;

Richiamato il Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267 "Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali";

Visto lo Statuto Comunale;

Visto il vigente Regolamento di Contabilità;

Con votazione unanime espressa in forma palese;

DELIBERA

Di accogliere integralmente la proposta dell'**Area Lavori Pubblici e Tecnico Manutentiva**, allegata alla presente quale parte integrale e sostanziale.

SUCCESSIVAMENTE

Con votazione unanime espressa in forma palese;

DELIBERA

Di dichiarare la presente immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del T.U. approvato con D. Lgs 18/8/2000, n. 267.

~~~~~

## Area Lavori Pubblici tecnico manutentiva e ambiente

Alla Giunta Comunale  
proposta di deliberazione n. 262  
redatta dal Settore Lavori Pubblici Tecnico Manutentiva e Ambiente

OGGETTO: PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE IN BASSA VALLE DI SUSA. APPROVAZIONE PROTOCOLLO DI INTESA

Su richiesta del Sindaco Angelo PATRIZIO

Premesso che:

le Amministrazioni di Avigliana, Almese, Alpignano, Caselette, San'ambrogio, Trana, e l'Associazione bike Track, con il proposito di un futuro coinvolgendo di altre Amministrazione pubbliche e, eventualmente, soggetti privati, intendono avviare un progetto comune per la valorizzazione di una rete di interconnessione ciclabile fra i Comuni supportata da una visione di insieme e da una condivisione delle direttrici in grado di ampliare le proposte di mobilità sostenibile, privilegiando lo sfruttamento di tratte già esistenti, su cui gli interventi infrastrutturali possono essere limitati;

la volontà di affrontare in modo condiviso questa tematica nasce da un dato oggettivo, ovvero quello che vede l'utilizzo della bicicletta, in forte crescita in tutte le sue espressioni, sia di semplice mobilità che di turismo o attività sportiva; il trend di crescita dell'utilizzo della bicicletta si esprime anche in una domanda di spazi e servizi richiesta da appassionati o estemporanei utilizzatori del mezzo, ma molto spesso, l'offerta dei territori è di fatto non adeguata alle necessità richieste;

E' stato pertanto attivato un tavolo di confronto fra gli attori coinvolti in cui è stato ipotizzato di creare un bacino territoriale con una vocazione all'utilizzo della bicicletta, sia per mobilità che per turismo.

Nello specifico si è ritenuto che la definizione di un "bici plan della Bassa Valle di Susa" significa creare i presupposti per far crescere la consapevolezza ambientale e nel contesto economico l'ingresso di un nuovo segmento di mercato sempre più in crescita e sempre più alla ricerca di aree e spazi dedicati.

La definizione di una simile area deve essere immaginata con una serie di piccoli interventi di poca rilevanza economica da predisporre nel tempo, in sinergia tra i partecipanti.

La "bike area" è l'identificazione di una porzione di territorio vocata all'utilizzo della bicicletta e pertanto dotata della corretta offerta di percorsi e servizi necessari all'attività. A differenza dei bike park montani i percorsi sono aperti a tutti i fruitori dell'area naturale: la tracciatura e la manutenzione dell'esistente sono le principali opere per la sua creazione. Inoltre la differenza di attività e i costi per l'utente creano la possibilità di essere polo di attrazione di quei potenziali fruitori che sono alla ricerca di percorsi non esclusivamente impegnativi, ma principalmente di servizi e tracciati per loro studiati, siano essi singoli, famiglie o diversamente abili. In concreto le bike area sono una possibilità di orientare, con risorse limitate, investimenti turistici sul proprio territorio senza stravolgere l'esistenza della comunità locale.

In un territorio come quello della Bassa Valle di Susa la disponibilità di aree di pregio naturalistico, già dotate di una estesa rete sentieristica e di viabilità forestale, la connessione attraverso la Via Francigena di un patrimonio culturale diffuso, la vicinanza ad una grande città con i servizi a lei connessi e la viabilità per l'accesso all'intera Valle utilizzata anche per raggiungere gli impianti montani dei bike park, sono sicuramente elementi che possono influenzare positivamente l'evoluzione del progetto.

In sintesi i principali aspetti che possono rendere giustificabile l'impegno economico in un progetto di bike area si possono identificare nel:

- Creare una rete di percorsi fruibili anche nella mobilità quotidiana
- Introdurre una nuova risorsa nell'economia locale
- Aumentare il flusso turistico "sostenibile" per alimentare l'economia locale
- Limitare i costi di impianto e gestione di un progetto turistico
- Creare servizi logistici dedicati al turismo non solo ciclo escursionistico
- Attrarre fasce dedicate di popolazione dedite al turismo sostenibile
- Attraverso la frequentazione turistica aumentare il controllo nelle aree naturali
- Sensibilizzare la popolazione locale ad un modello economico e trasportistico sostenibile
- Ottimizzare la mobilità dei cittadini favorendo gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, con particolare riguardo alle fasce deboli.

Lo strumento che si intende utilizzare per l'attuazione del progetto è il protocollo di intesa come disciplinato dall'art. 15 della Legge n. 241/1990, evidenziando, a tal proposito, come, si renda sempre più necessario intervenire con "politiche di sistema" di rete, che coinvolgano oltre alla componente pubblica, anche la compagine associativa privata del territorio, portatrice di interessi diffusi, tramite l'adozione di indirizzi strategici comuni per la conseguente ricaduta diretta sul territorio in termini di interessi collettivi specifici, e, optando per una forma collaborativa pubblico/privato individuando in essa, per il governo locale, un modo alternativo di perseguire obiettivi di crescita in ossequio al principio costituzione di sussidiarietà orizzontale (art. 118);

Richiamato, in merito l'art. 3, c 5 del Testo unico Enti locali approvato con Dlgs n. 267/2000 che, testualmente recita: "I comuni e le province sono titolari di funzioni proprie e di quelle conferite loro con legge dello Stato e della regione, secondo il principio di sussidiarietà. I comuni e le province svolgono le loro funzioni anche attraverso le attività che possono essere adeguatamente esercitate dalla autonoma iniziativa dei cittadini e delle loro formazioni sociali"

Preso atto e fatto proprio il progetto di "valorizzazione della mobilità ciclabile in bassa Valle Susa" predisposto dall'Associazione Biketrack;

Vista la bozza di protocollo di intesa predisposta dal Comune di Avigliana, propostosi anche come comune capofila nell'attuazione del progetto;

Si propone che la Giunta Comunale

#### DELIBERI

1. di richiamare la premessa narrativa e di approvare il Protocollo d'Intesa fra la Città di Avigliana, il Comune di Trana, il Comune di Sant'Ambrogio di Torino, il Comune di Alpignano, il Comune di Caselette e l'Associazione bike Track per lo sviluppo del progetto di valorizzazione della mobilità ciclabile in Bassa Valle di Susa;
2. di allegare al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale il protocollo d'intesa sub 1 ed il progetto intitolato "valorizzazione della mobilità ciclabile in Bassa Valle Susa"
3. di assegnare al Comune di Avigliana il ruolo di capofila cui compete il compito di convocare il tavolo di lavoro e attivare le azioni rientranti nel protocollo;
4. di autorizzare il Sindaco pro-tempore, in qualità di legale rappresentante dell'Ente a sottoscrivere il suddetto documento, nonché ad apportare modifiche non sostanziali al medesimo, ove necessario;
5. di dare atto che il presente atto non comporta spese a carico del Bilancio comunale;
6. di dichiarare, attesa l'urgenza, con voto palese ed unanime, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma del T.U., approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267

Avigliana, 23 Aprile 2014

Il Responsabile Settore Segreteria  
Amministrativa e organizzazione  
f.to (Liliana Facciolo)

## PROTOCOLLO D'INTESA

TRA i Comuni di Avigliana, Trana, Sant'Ambrogio, Almese, Caselette, Alpignano e l'Associazione Biketrack per lo sviluppo del progetto di Valorizzazione della mobilità ciclabile in Bassa Valle di Susa

L'anno \_\_\_\_\_, il giorno \_\_\_\_\_ del mese di \_\_\_\_\_, tra i Signori:

\_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_ del Comune di \_\_\_\_\_, il quale agisce in questo atto in nome, per conto ed interesse esclusivo del Comune che rappresenta, autorizzato alla firma dello stesso giusta deliberazione G.C. n. \_\_\_\_\_ in data \_\_\_\_\_;

\_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_ del Comune di \_\_\_\_\_, il quale agisce in questo atto in nome, per conto ed interesse esclusivo del Comune che rappresenta, autorizzato alla firma dello stesso giusta deliberazione G.C. n. \_\_\_\_\_ in data \_\_\_\_\_;

etc.

- \_\_\_\_\_, in qualità di Presidente della Associazione Biketrack, con sede in \_\_\_\_\_;

### PREMESSO

Nel tavolo di confronto preliminare tra i soggetti stipulanti il presente protocollo è stato ipotizzato di creare un bacino territoriale con una vocazione all'utilizzo della bicicletta, sia per mobilità che per turismo.

Nello specifico si è ritenuto che la definizione di un "bici plan della Bassa Valle di Susa" significa creare i presupposti per far crescere la consapevolezza ambientale e nel contesto economico l'ingresso di un nuovo segmento di mercato sempre più in crescita e sempre più alla ricerca di aree e spazi dedicati.

La definizione di una simile area deve essere immaginata con una serie di piccoli interventi di poca rilevanza economica da predisporre nel tempo, in sinergia tra i partecipanti.

La "bike area" è l'identificazione di una porzione di territorio vocata all'utilizzo della bicicletta e pertanto dotata della corretta offerta di percorsi e servizi necessari all'attività. A differenza dei bike park montani i percorsi sono aperti a tutti i fruitori dell'area naturale: la tracciatura e la manutenzione dell'esistente sono le principali opere per la sua creazione. Inoltre la differenza di attività e i costi per l'utente creano la possibilità di essere polo di attrazione di quei potenziali fruitori che sono alla ricerca di percorsi non esclusivamente impegnativi, ma principalmente di servizi e tracciati per loro studiati, siano essi singoli, famiglie o diversamente abili. In concreto le bike area sono una possibilità di orientare, con risorse limitate, investimenti turistici sul proprio territorio senza stravolgere l'esistenza della comunità locale.

In un territorio come quello della Bassa Valle di Susa la disponibilità di aree di pregio naturalistico, già dotate di una estesa rete sentieristica e di viabilità forestale, la connessione attraverso la Via Francigena di un patrimonio culturale diffuso, la vicinanza ad una grande città con i servizi a lei connessi e la viabilità per l'accesso all'intera Valle utilizzata anche per raggiungere gli impianti montani dei bike park, sono sicuramente elementi che possono influenzare positivamente l'evoluzione del progetto. In sintesi i principali aspetti che possono rendere giustificabile l'impegno economico in un progetto di bike area si possono identificare nel:

- Creare una rete di percorsi fruibili anche nella mobilità quotidiana
- Introdurre una nuova risorsa nell'economia locale

- Aumentare il flusso turistico “sostenibile” per alimentare l’economia locale
- Limitare i costi di impianto e gestione di un progetto turistico
- Creare servizi logistici dedicati al turismo non solo ciclo escursionistico
- Attrarre fasce dedicate di popolazione dedite al turismo sostenibile
- Attraverso la frequentazione turistica aumentare il controllo nelle aree naturali
- Sensibilizzare la popolazione locale ad un modello economico e trasportistico sostenibile
- Ottimizzare la mobilità dei cittadini favorendo gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, con particolare riguardo alle fasce deboli.

Le varie ipotesi di sviluppo del progetto sono meglio rappresentate nel progetto allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente protocollo;

Dato atto che le parti intendono con questo accordo stabilire gli impegni reciproci per sviluppare il progetto

#### SI CONCORDA E STIPULA

Quanto segue:

i Soggetti partecipanti, ognuno per la sua parte, si impegnano a tutte le azioni utili e coordinate per lo sviluppo dell’allegato progetto di valorizzazione della mobilità ciclabile in Bassa Valle di Susa.

In particolare si da atto che il protocollo d’intesa potrà essere ampliato sia verso altre amministrazioni pubbliche sia verso privati.

I Comuni partecipanti prevedono l’istituzione di un capitolo di spesa riguardante le iniziative – strutturali e di promozione – che riguardano il proprio territorio e sono relative alla attuazione del progetto, fatto riferimento alle proprie disponibilità di bilancio.

I partecipanti concordano sulla la possibilità di partecipare a bandi e a concorsi in forma congiunta per l’ottenimento di finanziamenti volti alla realizzazione del progetto. Inoltre prevedono un’azione coordinata e di pianificazione tra Loro per tutte le attività che riguardano la mobilità ciclistica.

Si da atto che la Provincia di Torino, pur non aderendo in fase iniziale, ha assicurato che farà pervenire una lettera di condivisione degli obiettivi in quanto coordinatore del progetto in corso “Contratto di lago” del bacino idrografico dei Laghi di Avigliana. In tale progettualità la valorizzazione di percorsi ciclabili costituisce una integrazione dei progetti di sviluppo turistico.

Il ruolo di capofila del Protocollo d’intesa è assegnato al Comune di Avigliana. Il Sindaco di ogni Comune potrà designare un rappresentante dell’Amministrazione comunale al tavolo del Protocollo d’intesa, per l’adozione e la programmazione delle attività che saranno assunte con gli opportuni atti dalle Amministrazioni partecipanti.

Per ogni altro aspetto qui non disciplinato si fa riferimento al progetto allegato.

Letto approvato e sottoscritto



# valorizzazione della mobilità ciclabile in Bassa Valle di Susa



## 1 il progetto area ciclabile

- 1.1 Le origini e le motivazioni
- 1.2 La soluzione individuata
- 1.3 crediti

## 2 la definizione dei percorsi

- 2.1 la mobilità quotidiana
- 2.2 il cicloturismo
- 2.3 la mountain bike

## 3 la segnalazione dei percorsi

- 3.1 la segnaletica
- 3.2 un logo per l'area ciclabile

## 4 la promozione dell'area ciclabile

- 4.1 la consapevolezza nella comunità
- 4.2 la promozione turistica

## 5 la gestione dell'area

- 5.1 gli indirizzi di gestione
- 5.2 gli strumenti di gestione

## 6 la proposta di percorsi

- 6.1 individuazione dei percorsi proposti
- 6.2 i percorsi di mobilità quotidiana
- 6.3 i percorsi di cicloturismo
- 6.4 le aree mountain bike

### 1.1 Le origini e le motivazioni

**L'origine** di questo progetto è sorta nel 2011 dopo la realizzazione di un blog temporaneo da parte dell'associazione Bikerack.

Attraverso questo strumento informatico erano stati contattati i cittadini per conoscere direttamente le esigenze che loro esprimevano nei riguardi dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di spostamento quotidiano in un determinato ambito territoriale.

Le risposte sono state vagliate e riportate in una proposta di realizzazione di percorsi di connessione fra questi comuni e la realizzazione di itinerari cicloturistici.

Alla presentazione di questo elaborato alle Amministrazioni interessate, la Provincia di Torino, tramite il suo Assessore alla Viabilità, aveva voluto dare un seguito a questa iniziativa coinvolgendo le amministrazioni in un progetto comune con la stessa Provincia per la definizione e la progettazione di una rete di connessione sostenibile.

**la Metodologia** progettuale di questo tavolo è stata la condivisione delle proposte di percorsi da parte delle amministrazioni incrociando i dati dei PRG, dei lavori pubblici e delle ipotesi di sviluppo della rete ciclabile a disposizione della Provincia di Torino. Questo coordinamento ha permesso di realizzare una rete di interconnessione fra i Comuni supportata da una visione di insieme e da una condivisione delle direttrici.

**La tipologia** di interventi proposti ha privilegiato lo sfruttamento di tratte già esistenti, su cui gli interventi infrastrutturali possono essere limitati.

La richiesta di piste ciclabili in sede propria è stata individuata per le sole condivisioni con le grosse arterie di traffico veloce presenti sul territorio, ove possibile queste sono state anche aggirate con la viabilità secondaria.

Le restanti tratte si dividono in interventi volti alla mitigazione della velocità dei veicoli o alla sola predisposizione di segnaletica

# 1.

## Il progetto di Area ciclabile

**L'evoluzione** naturale di questo tavolo di progettazione è stata quella di ampliare le proposte dalla mobilità sostenibile all'offerta turistica.

Questa tematica è stata supportata da un dato oggettivo, ovvero quello che vede l'utilizzo della bicicletta, in forte crescita in tutte le sue espressioni, sia di semplice mobilità che di turismo o attività sportiva. L'uso della bicicletta, nei passati anni, era relegata, nell'immaginario collettivo, a quelle fasce sociali in disagio economico, ora le statistiche ufficiali concordano nel registrare un continuo aumento degli utilizzatori di questo mezzo senza distinzione di classe sociale.

**Il trend** di crescita dell'utilizzo della bicicletta si esprime anche in una domanda di spazi e servizi richiesta da appassionati o estemporanei utilizzatori del mezzo, ma molto spesso, l'offerta dei territori è di fatto non adeguata alle necessità richieste.

**Le necessità** specifiche del cicloturista o dell'utilizzatore quotidiano del mezzo sono sostanzialmente poche, principalmente il bisogno di mobilità, con conseguente necessità di effettuare i propri spostamenti in sicurezza.

Questa aspettativa ha una motivazione innanzitutto «psicologica» perché il ciclista in genere è un'utenza debole nel contesto della mobilità, sia essa turistica che quotidiana.

### 1.2 La soluzione individuata

**La soluzione** ipotizzata dal tavolo è stata quella di creare un bacino territoriale con una vocazione all'utilizzo della bicicletta, sia per mobilità che per turismo.

Nello specifico la definizione di una "bike area" significa creare i presupposti per far crescere la consapevolezza ambientale e nel contesto economico l'ingresso di un nuovo segmento di mercato sempre più in crescita e sempre più alla ricerca di aree e spazi a loro dedicati.

La definizione di una simile area deve essere immaginata con una serie di piccoli interventi di poca rilevanza economica da predisporre nel tempo.

**Cosa è la bike area?** E' l'identificazione di una porzione di territorio vocata all'utilizzo della bicicletta e pertanto dotata della corretta offerta di percorsi e servizi necessari all'attività.

A differenza dei bike park montani i percorsi sono aperti a tutti i fruitori dell'area naturale: la tracciatura e la manutenzione dell'esistente sono le principali opere per la sua creazione.

Inoltre la differenza di attività e i costi per l'utente creano la possibilità di essere polo di attrazione di quei potenziali fruitori che sono alla ricerca di percorsi non esclusivamente impegnativi, ma principalmente di servizi e tracciati per loro studiati, siano essi singoli, famiglie o diversamente abili.

In concreto le bike area sono una possibilità di orientare, con risorse limitate, investimenti turistici sul proprio territorio senza stravolgere l'esistenza della comunità locale.

In un territorio come quello della Bassa Valle di Susa la disponibilità di aree di pregio naturalistico, già dotate di una estesa rete sentieristica e di viabilità forestale, la connessione attraverso la Via Francigena di un patrimonio culturale diffuso, la vicinanza ad una grande città con i servizi a lei connessi e la viabilità per l'accesso all'intera Valle utilizzata anche per raggiungere gli impianti montani dei bike park, sono sicuramente elementi che possono influenzare positivamente l'evoluzione del progetto.

In sintesi i principali aspetti che possono rendere giustificabile l'impegno economico in un progetto di bike area si possono identificare nel:

- Creare una rete di percorsi fruibili anche nella mobilità quotidiana
- Introdurre una nuova risorsa nell'economia locale
- Aumentare il flusso turistico per alimentare l'economia locale
- Limitare i costi di impianto e gestione di un progetto turistico
- Creare servizi logistici dedicati al turismo non solo ciclo escursionistico
- Attrarre fasce dedicate di popolazione dedite al turismo sostenibile
- Attraverso la frequentazione turistica aumentare il controllo nelle aree naturali
- Sensibilizzare la popolazione locale ad un modello economico e trasportistico sostenibile

**La struttura** di questa area prevede come punti di forza:

- Una divisione per aree tematiche dell'area
- Una segnaletica omogenea
- Una promozione turistica e locale per la mobilità

**La divisione per aree tematiche** significa l'identificazione di percorsi e tracciati in base alle tipologie di utilizzatori.

Nell'ambito della mountain bike devono essere divisi gli ambiti territoriali in base alla loro naturale vocazione, ad esempio le aree delle tagliafuoco per il cross country, i versanti attorno alla Sacra di S.Michele per l'all mountain.

Nei riguardi del cicloturismo si dovranno definire i percorsi culturali o di viaggio, ad esempio la Via Francigena o gli anelli storici della Bassa Valle.

**La segnaletica omogenea** e condivisa è alla base della definizione dell'area, una corretta identificazione dei percorsi deve portare alla autonomia del turista sul territorio, i percorsi devono avere la stessa identificazione, anche come nome dell'area, il fruitore deve avere la sensazione di essere all'interno di un territorio organizzato allo scopo.

L'obiettivo finale della segnaletica è quello di creare un sistema di percorsi in cui il turista può scegliere in base alle sue esigenze e capacità: in una unica cartografia di riferimento dell'area verrebbero identificati in maniera standardizzata i tracciati, sia mountain bike sia cicloturismo, segnalati per difficoltà tipologia e sviluppo.

**La promozione turistica e locale** per la mobilità dovrà avere un ruolo fondamentale, in quanto, spesso, la stessa comunità ignora le potenzialità del territorio in termini di offerta di percorsi adatti ad un uso quotidiano.

Nell'ambito turistico la predisposizione di canali informativi e applicazioni per smartphone deve orientarsi verso la presentazione di una cartografia dei percorsi unica abbinata a servizi e facilitazioni adatte ai cicloturisti.

**I punti di forza** che hanno portato alla stesura di una proposta di bike area in cui gli elementi utilizzati per la progettazione sono:

- I percorsi, creati privilegiando la possibilità di un utilizzo comune fra attività turistiche e quotidiane.
- La segnaletica, predominante, per limitare gli investimenti strutturali. Si predilige lo sfruttamento di percorsi secondari o rurali dove una segnaletica limitata alla sola identificazione del percorso e delle direzioni è sufficiente. Ovviamente questa deve essere uniforme sul territorio e divisa per percorsi tematici.

•Le facilitazioni per gli utilizzatori della bicicletta devono essere implementate: rastrelliere, bike box in punti di interscambio, parcheggi protetti nelle aziende o nei luoghi pubblici devono essere programmati.

•La manutenzione specifica potrà essere limitata alle sole tratte di percorsi in sede propria o al solo mantenimento della segnaletica, i restanti interventi saranno quelli normalmente in atto sulla rete stradale locale.

•La formazione sulla tematica della mobilità sostenibile dovrà essere pianificata a partire dalle scuole primarie, l'educazione alle buone pratiche deve privilegiare dalle future generazioni.

L'insieme di questi punti di forza costituisce l'offerta che il territorio garantisce ai cicloturisti ed ai potenziali fruitori dei percorsi di mobilità sostenibile.

L'immagine di un territorio accogliente per il cicloturista, unito alla reale offerta di percorsi sicuri, segnalati e mantenuti, permette di incentivare questa risorsa turistica.

Nel contesto della mobilità sostenibile quotidiana questi punti di forza possono contribuire a rendere più incisiva la crescita numerica di coloro che decidono di utilizzare la bicicletta quale mezzo di mobilità quotidiana.

### 1.1 crediti

Amministrazioni attualmente coinvolte:

- Provincia di Torino
- Comune di Almese
- Comune di Alpignano
- Comune di Avigliana
- Comune di Caselette
- Comune di Sant'Ambrogio di Torino
- Comune di Trana

Associazione Biketrack

Biketrack è un'associazione senza scopo di lucro per la promozione del turismo e della mobilità sostenibile, operativa in Valle di Susa e nella zona ovest della Provincia di Torino.

Identificazione e agibilità percorsi

- Ballatore Marco
- Canova Marco
- Libanore Stefano
- Spatola Jacopo

definizione tecnica del progetto e stesura bozza

- Spatola Jacopo



## 2.

# La definizione dei percorsi

**La definizione dei percorsi** è stata creata in base alla divisione per tipologia di attività:

- Percorsi di mobilità quotidiana
- Percorsi cicloturistici
- Percorsi mountain bike

### 2.1 la mobilità quotidiana

#### I percorsi di mobilità quotidiana

Sono tracciati sviluppati sulla esigenza di connettere i centri abitati fra di loro e all'interno degli stessi e per l'accesso ai servizi pubblici.

I percorsi hanno definito come obiettivo principale l'incentivazione della intermodalità, pertanto ogni tracciato transita o ha come origine e termine le stazioni ferroviarie di riferimento.

La necessità di interventi infrastrutturali come la creazione di piste ciclabili in sede propria, è stata limitata ai soli casi di necessità inderogabile per la sicurezza del fruitore.

Per queste tratte esistono anche delle alternative, ma si tratta di viabilità rurale o non lineare nel suo sviluppo. Il pendolare necessita di percorsi asfaltati e diretti: non è ipotizzabile per un lavoratore percorrere strade sterrate in caso di pioggia o percorsi che per il loro sviluppo dilatano i tempi di spostamento.

Dove possibile è stata sfruttata la rete di viabilità secondaria esistente fra i comuni, in alcune di queste tratte sono stati ipotizzati come interventi la sola riduzione della velocità dei veicoli a motore.

Le zone a 30km orari non sono state considerate all'interno di questo progetto, rimandando alla singola amministrazione la definizione delle stesse, in questo ambito abbiamo voluto focalizzare l'attenzione e gli impegni sulla realizzazione di una rete principale di spostamento.

Per questi percorsi gli interventi necessari sono:

- Pianificazione, ricognizione e tracciatura
- Localizzazione e collocazione della segnaletica
- Promozione locale della rete

### 2.1 la mobilità quotidiana

Il criterio di definizione di questi percorsi è stato:

- punti di servizio (uffici pubblici, esercizi commerciali etc.)
- servizi di trasporto
- possibilità di fruizione in autonomia

Percorsi di mobilità individuati:

- Collegamento Almese-Avigliana
- Collegamento Caselette-Almese-Avigliana
- Collegamento Caselette-Alpignano
- Collegamento interno a Caselette
- Collegamento S.Ambrogio-Avigliana
- Collegamento interno Avigliana

Target di riferimento dei fruitori

Comunità locale

Identificazione del percorso:

- Segnaletica mobilità sostenibile con logo della Bike Area
- Segnaletica verticale a norma c.d.s.
- Cartografia di riferimento presso scuole e luoghi pubblici
- Bacheche con mappe ed informazioni distribuite sul territorio
- Sito internet ed applicazione smartphone

Facilitazioni:

- Rastrelliere o bike box presso le stazioni
- Rastrelliere presso gli uffici pubblici

## 2.2 il cicloturismo

### I percorsi cicloturistici

Sono percorsi adatti ad un uso promiscuo dalla maggior parte di utilizzatori della bicicletta.

La loro realizzazione non richiede necessariamente la creazione di infrastrutture, ma tende a privilegiare la viabilità secondaria o rurale del territorio, solo in particolari casi di creazione di itinerari tematici e di ampio utilizzo o vocazione turistica possono essere pensati interventi strutturali di rilevanza quali ad esempio nuovi tracciati, separazione dal traffico veicolare di alcune limitate tratte, ponti ciclopedonali.

Nella definizione dei percorsi, in questa fase di progetto, si è escluso il ricorso a questi interventi, rimandando, ove necessaria o indispensabile, una separazione dal traffico veicolare alla condivisione con i percorsi di mobilità quotidiana.

I percorsi cicloturistici possono dividersi principalmente per area tematica, finalizzati al raggiungimento o connessi di siti storici o naturali.

Gli interventi necessari sono definiti in queste fasi:

- Pianificazione, ricognizione e tracciatura
- Interventi di pulizia o disostruzione
- Localizzazione e collocazione della segnaletica

L'identificazione dei percorsi hanno avuto come riferimento questi parametri:

- Punti di interesse storici, culturali ed ambientali
- Servizi di trasporto e di supporto al turista
- Possibilità di fruizione in autonomia

In questa prima fase di progetto si sono identificati i percorsi cicloturistici sperimentali, che si sviluppano prevalentemente nei Comuni afferenti al tavolo di pianificazione della mobilità.

In una seconda fase sarà auspicabile il coinvolgimento graduale di altre Amministrazioni, per poter ampliare l'offerta di percorsi cicloturistici del territorio.

## 2.2 il cicloturismo

Percorsi cicloturistici individuati:

- Anello storico delle ville romane
- Anello storico della Bassa Valle di Susa
- Percorso storico ambientale Avigliana-Trana
- Percorso ambientale Caselette-Alpignano
- Percorso ambientale S.Ambrogio-Avigliana

Target di riferimento dei fruitori

- Famiglie
- Cicloturisti
- Turisti
- Comunità locale

Identificazione del percorso:

Segnaletica turistica con logo della Bike Area

Segnaletica verticale a norma c.d.s.

Cartografia di riferimento presso ufficio turistico

Bacheche con mappe ed informazioni distribuite sul territorio

Sito internet ed applicazione smartphone

Facilitazioni:

Noleggio biciclette, anche a pedalata assistita

Rastrelliere o bike box presso monumenti

**La rete Bicalitalia ed Eurovelo:** Fiab ed Ecf, le due maggiori federazioni di cicloturismo e mobilità sostenibile, hanno dato vita al progetto Bicalitalia ed Eurovelo, reti di percorsi nazionali ed europei di cicloturismo con interconnessione fra gli Stati. E' stato identificato anche un percorso in Bassa Valle di Susa, coincidente con la Via Francigena, questo percorso va a confluire con le direttrici regionali e nazionali creando una rete di percorsi che consente di muoversi sull'intero territorio italiano. La rilevanza di questa risorsa turistica deve essere considerata nella segnalazione e promozione dei percorsi locali.

#### I percorsi mountain bike

La mountain bike si presta a diverse specialità, legate alla prestazione ed alla difficoltà tecnica del percorso, la divisione dei percorsi nell'area di riferimento è ipotizzabile con la suddivisione di zone tematiche di riferimento.

L'orografia del territorio della Bassa Valle di Susa aiuta in questa suddivisione, i versanti esposti a sud e le aree di bassa quota consentono di agevolare la pratica sportiva anche nella stagione invernale, mentre risalendo la Valle è possibile trovare aree adatte a pratiche più impegnative dal punto di vista prestazionale o tecnico.

La struttura di questi percorsi prevede un'area «contenitore» di riferimento, identificata per tipologia di attività prevalente, con una poi approfondita tracciatura dei percorsi interni.

Il praticante dell'attività deve identificare in una zona la prevalenza di attività, potendo poi contare sulla puntualizzazione del sentiero nella difficoltà e nello sviluppo.

La tracciatura deve avvenire riferendosi alla normativa regionale e del catasto sentieri, le aree di riferimento possono essere:

- Area cross country
- Area all mountain

Gli interventi necessari sono definiti in queste fasi:

- Pianificazione, ricognizione e tracciatura
- Interventi di pulizia o disostruzione
- Localizzazione e collocazione della segnaletica

L'identificazione dei percorsi hanno avuto come riferimento questi parametri:

- Punti di interesse ambientali
- Servizi di trasporto e di supporto al turista
- Possibilità di fruizione in autonomia

#### Percorsi cicloturistici individuati:

In questa prima fase si è limitata l'individuazione di percorsi mountain bike alle sole aree riferite ai Comuni interessati dal progetto. La necessità del coinvolgimento delle altre amministrazioni nel territorio è indispensabile per questa tipologia di attività, visto lo sviluppo sovrazonale di percorsi e sentieri.

Pertanto, al momento, le aree generali di interesse proposte sono estremamente limitate, ma la risorsa turistica data da questo settore del cicloturismo richiede lo sviluppo di un percorso a se stante ma integrato in questo progetto.

- Area cross country Caselette-Almese
- Area cross country parco dei laghi di Avigliana
- Area all mountain Sacra San Michele

Target di riferimento dei fruitori

Famiglie  
Cicloturisti  
Turisti  
Comunità locale

Identificazione del percorso:

Segnaletica ai sensi della L.R. 12/2010  
Segnaletica turistica con logo della Bike Area integrata  
Cartografia di riferimento presso ufficio turistico  
Bacheche con mappe ed informazioni distribuite sul territorio  
Sito internet ed applicazione smartphone

Facilitazioni:

Parcheggi interscambio all'ingresso delle aree  
Stazioni di lavaggio biciclette

### 3.1 la segnaletica

La segnalazione dei percorsi avviene innanzitutto seguendo la normativa esistente in merito, ovvero il c.d.s. (reg.att. 495/92) per quanto concerne la viabilità ordinaria (su percorsi urbani ed extraurbani) e la viabilità protetta, mentre per i percorsi mountain bike ci si riferisce alla legge Regione Piemonte n°12/2010.

Al fine di identificare al meglio il concetto di area dedicata alla bicicletta è ipotizzabile la creazione, abbinata alla segnaletica autorizzata dalla normativa vigente, di una definizione locale dei percorsi.

La creazione di un nome e di un logo dell'area ciclabile della Valle di Susa è fondamentale per la realizzazione del progetto.

La segnalazione uniforme, continua e coordinata di percorsi e direttrici, deve portare nei fruitori la consapevolezza di essere all'interno di una rete strutturata e sicura; inoltre un logo consente di creare un immediato collegamento fra iniziative, cantieri, comunicazioni e interventi formativi ed educativi ed il progetto di area ciclabile.

Nell'ambito della mobilità quotidiana la segnalazione e la pubblicità delle direttrici può incentivare la comunità locale all'utilizzo della bicicletta per brevi spostamenti. Spesso gli abitanti del territorio ignorano le potenzialità della rete secondaria e rurale per i propri spostamenti: la pubblicizzazione di itinerari sicuri, a loro sconosciuti, può diventare un incentivo all'utilizzo della bicicletta.

Nella promozione turistica invece una segnaletica di area diventa uno strumento per la promozione turistica al di fuori del territorio, l'utilizzo di un logo e di una segnaletica standardizzata crea l'immagine di un marchio di qualità del territorio inteso nell'offerta di servizi e itinerari per il turista.

## 3.

# la segnalazione dei percorsi

### esempi di segnaletica



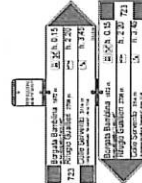
Segnaletica per percorsi ciclabili protetti



Segnaletica per percorsi cicloturistici extraurbani



Segnaletica per percorsi mountain bike



### 3.2 un logo per l'area ciclabile

Il logo dell'area ciclabile della Valle di Susa è stato ipotizzato con questa proposta, che è da considerarsi puramente indicativa. Per quanto riguarda nome, immagini e grafica si rimanda ad un avallo da parte delle Amministrazioni coinvolte e si auspica un incarico professionale per quanto riguarda la realizzazione grafica.

La bozza che viene presentata è finalizzata alla sola definizione dei fondamenti che il logo deve trasmettere e le sue funzioni.

Nello specifico il nome ipotizzato deve essere evidente richiamo alla pratica ed al territorio, mentre il logo deve essere composto da diverse figure, che si abbinano alle aree tematiche che compongono i tracciati della area ciclabile.

Le sezioni identificate sono:

- Mobilità sostenibile
- Cicloturismo
- Mountain bike

In questo esempio si è voluto immaginare la struttura che si ritiene più conforme ai requisiti di immagine dell'area ciclabile.

La denominazione inserita è di fantasia, sia in termini di dicitura che font grafico, analogamente sono solo a titolo esemplificativo i riquadri inerenti le attività, divise per area tematica con in evidenza il logo della bicicletta, che ne ricorda il filo conduttore comune.

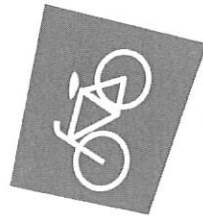


### 3.2 un logo per l'area ciclabile

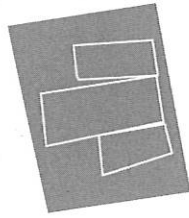
**BIKE AREA**

**VALLE DI SUSÀ**

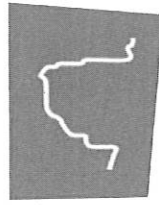
esempio appellativo area ciclabile, presenza sia del territorio di riferimento sia dell'attività proposta



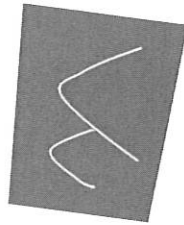
esempio riquadro; immagine in evidenza rispetto agli altri riquadri per l'identificazione della tematica principale



esempio riquadro: immagine tematica mobilità quotidiana, in questo caso identificata con la città, luogo di lavoro e pendolarismo



esempio riquadro: immagine tematica cicloturismo, in questo caso legata alla stilizzazione di un monumento.



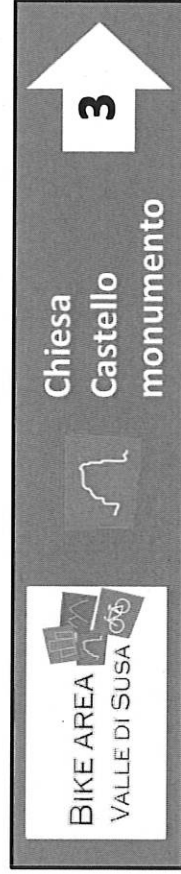
esempio riquadro: immagine tematica mountain bike, in questo caso stilizzazione di rilievi

### 3.2 un logo per l'area ciclabile

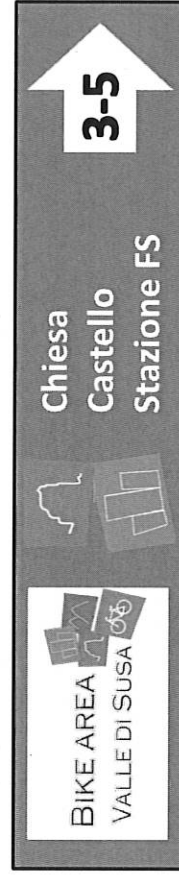
Nella disposizione della segnaletica si potrebbe sfruttare la struttura del logo per meglio dare rilievo alla tipologia di percorso seguito.

Il logo è stato ipotizzato con un impianto generale da abbinare a tutta la segnaletica, a conferma per il fruitore di essere all'interno dell'area ciclabile, con la possibilità di evidenziare il riquadro particolare dell'area tematica in funzione del tipo di tracciato in cui insiste la segnaletica.

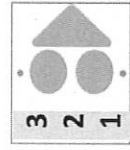
Anche per questo aspetto si riportano degli esempi finalizzati alla sola miglior comprensione della soluzione proposta, rimandando a definizioni più approfondite le migliori specifiche grafiche e di ottimale comunicazione di tracciati e direzioni



esempio segnaletica tracciato cicloturistico



esempio segnaletica tracciato cicloturistico e di mobilità quotidiana



esempio segnaletica tracciato mountain bike



### 4.1 la consapevolezza nella comunità

**La promozione di questo territorio** in tema cicloturistico e di mobilità quotidiana avviene attraverso diversi approcci, tutti collegati fra di loro, in quanto ogni singolo intervento è funzionale alla riuscita del progetto:

- Accoglienza del territorio
- Sensibilizzazione della comunità locale
- Formazione-informazione
- Promozione turistica
- Strumenti informativi

**L'accoglienza del territorio** nei confronti del cicloturista non si concretizza con i soli interventi strutturali o logistici. Le aspettative di questa categoria di viaggiatori riguardano anche i contesti ambientali e sociali del territorio attraversato, a conferma di questa affermazione, arriva anche la dichiarazione dell'Unione Europea che ha descritto il turismo sostenibile come *"turismo che regge dal punto di vista economico e sociale senza depauperare l'ambiente e la cultura locale"*, mettendo in risalto, quindi, come l'efficienza economica del turismo debba avere la stessa importanza della preservazione ambientale e culturale di qualsiasi area in cui si sviluppa il turismo.

il percorso da affrontare pertanto deve portare alla diffusione sul territorio di una mentalità bike friendly, atteggiamento che non è limitato alla sola creazione di servizi e strutture, ma si compone di investimenti culturali, informativi e formativi rivolti alla più ampia fascia di popolazione.

Bike friendly è il termine con cui possiamo identificare anche una predisposizione positiva al rapporto personale che intercorre fra il cicloturista e gli elementi della comunità che vengono in contatto con il suo percorso, siano essi cittadini, esercenti o incaricati di pubblici servizi, l'obiettivo è quello di creare nel cicloturista la percezione di gradimento per la sua presenza nell'area da parte di questi soggetti.

Una prospettiva sicuramente non di facile realizzazione, ma con una serie di interventi mirati alla fascia di territorio più coinvolta dai tracciati può essere un investimento di sicuro ritorno.

# 4. la promozione dell'area ciclabile

## 4 la promozione dell'area ciclabile

### 4.1 la consapevolezza nella comunità

**Questo percorso di sensibilizzazione** può avere inizio semplicemente con l'installazione di semplici facilitazioni per il cicloturista, come ad esempio i portabici diffusi nei punti di interesse o servizio, seguiti poi nel tempo da interventi culturali o iniziative di sensibilizzazione e informazione mirati alla crescita di un'educazione alla mobilità sostenibile nel cittadino.

Una comunità sensibilizzata alle tematiche della mobilità sostenibile è una popolazione più attenta alle tematiche sociali ed ambientali, una complicità fra turista e residente non può che portare indubbi benefici all'economia turistica locale, ovviamente questo scenario non è immediato né scontato, bisogna esser pronti ad investire nel tempo, partendo dalle scuole ad arrivare ad incontri formativi con le realtà imprenditoriali, bisogna intercettare ed informare la più ampia fascia di popolazione del territorio.

**La formazione** deve avere origine nella fascia scolastica. Sarà necessario strutturare attività per gli istituti primari, avvicinando alla pratica in sicurezza della bicicletta i bambini del primo ciclo, in una seconda fase può esser possibile coinvolgere anche gli istituti di grado superiore, ma con iniziative di diverso approccio, mirati all'utilizzo della bicicletta per svolgere le attività educative.

**L'informazione** invece è mirata alla cittadinanza, per cui si attueranno iniziative culturali ed eventi ricreativi, mentre l'informazione può avvenire attraverso materiale divulgativo in distribuzione presso esercizi commerciali, notiziari comunali od altro.

Le realtà associative sono un passaggio fondamentale, la loro radicazione sul territorio permette di ampliare la divulgazione e la partecipazione al progetto dei cittadini.

Imprenditori turistici e addetti ai servizi pubblici andranno coinvolti attraverso la redazione di un limitato decalogo di iniziative per lo più organizzative, in maniera da non richiedere impegni economici alle realtà produttive.

### 4.2 la promozione turistica

**La promozione turistica** dell'area potrebbe avvenire attraverso il Piano di Valorizzazione della Valle di Susa, progetto di cui fanno già parte le Amministrazioni locali coinvolte. Per evitare sovrapposizioni o dispersioni si potrebbe optare per condividere nel suddetto piano questo progetto al fine di veicolarne la promozione; inoltre, a questa realtà potrebbe essere delegata l'intera promozione attraverso i canali internet e gli operatori del turismo.

Gli investimenti economici in promozione del territorio come area per il cicloturismo devono essere veicolati verso la presenza di stand in fiere ed eventi turistici o di settore, ovviamente l'impegno economico deve avere inizio da piccoli investimenti a cerchi concentrici rispetto al territorio della Bassa Valle di Susa.

Nello specifico è ipotizzabile la promozione in manifestazioni sul territorio della Provincia di Torino, della Città di Torino ed a seguire, in maniera progressiva ampliando l'area di promozione.

Questa attività, potrebbe essere delegata alle figure degli Accompagnatori Cicloturistici operanti nel territorio, al fine di ottimizzare la presenza di un professionista del settore nel contesto della promozione del prodotto cicloturistico.

Particolare rilevanza per la promozione turistica deve essere la condivisione centralizzata di nuovi progetti ed iniziative provenienti dal territorio, questo processo si rende necessario al fine di evitare sovrapposizioni e scollamenti fra iniziative, prodotti turistici proposti e fruizione e promozione, pertanto è auspicabile che ogni Amministrazione afferente al progetto condivida le proposte e le richieste pervenute direttamente.

**Gli strumenti informatici** devono avere una rilevanza nella creazione di una vetrina dell'area, un sito internet di riferimento per l'area deve essere progettato e creato con la predisposizione ad implementare le informazioni nel tempo.

In questo sito potranno essere riportati i servizi di supporto, gli operatori dell'accoglienza e della ristorazione che vorranno essere coinvolti in questo progetto attraverso la condivisione di un decalogo per l'accoglienza del cicloturista.

Il sito potrà essere affiancato da applicazioni per smartphone e infopoint sul territorio ed in esercizi commerciali.

**La gestione del progetto** ha un percorso suddiviso fra due indirizzi di riferimento: lo sviluppo ed il mantenimento.

Per sviluppo possiamo intendere tutte le azioni di:

- Progettazione iniziale e futura
- Messa in opera e ampliamento nel tempo di percorsi
- Organizzazione di eventi
- Iniziative formative ed educative
- Creazione prodotti turistici

Per mantenimento si fa riferimento a:

- Manutenzione programmata e straordinaria dei percorsi
- Promozione turistica
- Controllo di qualità dei processi attuati.

# La gestione del progetto

**Nello sviluppo iniziale del progetto** le Amministrazioni coinvolte, già con questo primo nucleo di adesione, potrebbero farsi promotrici della definizione di un soggetto giuridico adatto a perseguire lo scopo del progetto, consentendo poi in un futuro l'ingresso di altre Amministrazioni.

I fondamenti di azione di questo soggetto potrebbero essere individuati nella condivisione da parte delle Amministrazioni di alcuni strumenti ritenuti necessari ad una corretta gestione del progetto:

- Creazione di una cabina di regia
- Istituzione di un coordinamento tecnico

Per un corretto funzionamento di questo soggetto, gli strumenti che vengono proposti necessitano di una preventiva accettazione di principi indispensabili alla loro funzione:

- Condivisione dei progetti esistenti e di quelli futuri, attuati dalle singole Amministrazioni

- Condivisione delle richieste di iniziative e progetti afferenti alla tematica giunti alle singole Amministrazioni;
- Richiesta del parere tecnico del progetto (non vincolante) su progetti di tracciatura percorsi e itinerari da soggetti esterni al progetto.
- Condivisione di una strategia unica di promozione dell'area ciclabile attraverso il coordinamento tecnico.

Il cronoprogramma di massima potrebbe prevedere questi passaggi nella realizzazione ed avvio del progetto:

- Condivisione del progetto
- Definizione di una struttura giuridica operativa
- Definizione di un regolamento della struttura
- Deliberazione delle Amministrazioni per l'adesione
- Deliberazione delle Amministrazioni per gli incarichi esterni

## 5.2 gli strumenti di gestione

**la Cabina di regia** è l'ente di indirizzo politico-amministrativo a cui il coordinamento tecnico fa riferimento per ricevere l'avallo in materia di linee guida ed evoluzione dei lavori.

Questo organo è formato da rappresentanti delle Amministrazioni, sovrintende ai lavori del coordinamento tecnico e fornisce gli indirizzi politico-amministrativi per l'evoluzione del progetto.

Si occupa anche di definire le dotazioni economiche del progetto

**Il coordinamento tecnico** è una figura di supporto e consulenza tecnica alla cabina di regia ed al progetto, ne coordina direttamente le azioni ed i processi, nel particolare si occupa di predisporre i necessari collegamenti fra le Amministrazioni per la definizione di percorsi ed eventi, mantiene i rapporti con gli uffici tecnici e gli enti sovrazionali.

A lui afferiscono le normali comunicazioni da parte della Amministrazioni e dei soggetti coinvolti o esterni che vogliono interagire con il progetto, riceve le notifiche di iniziative locali, ne valuta gli eventuali contrasti con il progetto e ne relaziona in merito alla cabina di regia.

# 6.

## LA PROPOSTA DI PERCORSI

## 6 la proposta di percorsi

## 6 la proposta di percorsi

### 6.1 individuazione dei percorsi proposti

In questa prima fase di progetto vengono proposti solo alcuni percorsi di mobilità quotidiana, di cicloturismo e di area mountain bike.

La scelta di presentare un numero limitato di tracciati è dato dalla priorità nel definire in primo luogo la condivisione di questo progetto da parte delle Amministrazioni coinvolte, le proposte di percorsi sono finalizzate a fornire innanzitutto un riferimento su cui elaborare un iter amministrativo.

Una volta identificata la figura giuridica per il progetto, il cronoprogramma potrebbe proseguire a partire dalla realizzazione di quei percorsi che necessitano di limitate opere per la loro realizzazione, in particolare la sola segnaletica e l'ordinaria manutenzione.

Nelle schede che seguono si procede ad una sola presentazione grafica di massima dei percorsi al fine di indicarne lo sviluppo generale.

Il dettaglio del tracciato e gli interventi e le opere necessarie per renderli fruibili, sono rimandati ad una definizione tecnica specifica da parte del coordinamento tecnico che provvederà a creare un quaderno di tracciato, ovvero la relazione tecnica per ogni singolo percorso individuato e avallato dalla cabina di regia con la rilevazione specifica degli interventi necessari, la tracciatura GPS, i rilievi fotografici e le indicazioni per la posa della segnaletica.

Inoltre deve essere avviato, in sinergia con la Provincia di Torino, con la Regione Piemonte e con Fiab ed Ecf una ricognizione dei percorsi cicloturistici e ciclabili in progetto ed esistenti ma non ancora censiti o segnalati, questo confronto si rende necessario soprattutto in fase di segnalazione, onde evitare la sovrapposizione di più appellativi di percorso sul medesimo tracciato.

### 6.1 individuazione dei percorsi proposti

**Per i tracciati di mobilità quotidiana** si sono presi come punti di interesse principali le stazioni ferroviarie, questo per favorire l'intermodalità nell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti di lavoro e studio.

I disciplinari per le ipotesi di tracciato sono stati fra gli altri, l'utilizzo dell'esistente e la continuità del percorso, queste due specifiche hanno portato ad ipotizzare alcune tratte in corsia protetta per garantire celerità e continuità del trasferimento agli utenti laddove una alternativa esistente non risultava adeguata alla tipologia di spostamento.

Dove possibile si è optato per la sovrapposizione di un percorso di mobilità quotidiana con uno turistico, questo per convogliare su di una unica tratta gli interventi infrastrutturali, dando maggior sostenibilità economica all'investimento.

**Le proposte cicloturistiche** sono state ideate anche in considerazione del minor bisogno di interventi strutturali, la quasi totalità dei percorsi è esistente, fruibile e adeguabile con soli interventi di posa segnaletica, pulizia e manutenzione ordinaria.

Per le tratte rurali potranno essere previsti in futuri interventi opere di miglioramento del fondo delle strade bianche al fine di limitare, a seguito delle precipitazioni la presenza di accumuli di acqua e fango, rendendo più agevole la fruizione anche a breve lasso di tempo dalle precipitazioni.

Volutamente non è stata prevista la Via Francigena e la Sacra di San Michele come itinerari cicloturistici in quanto non sono presenti nel progetto le Amministrazioni coinvolte dall'attraversamento di questi itinerari.

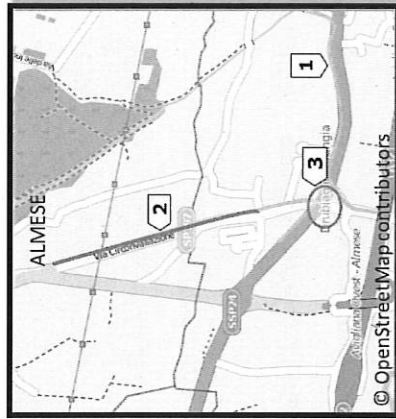
Ovviamente sono da considerarsi come risorsa turistica principale, per quanto riguarda la tematica cicloturismo, pertanto si rimanda l'approfondimento della pianificazione di questi grandi itinerari ad una più ampia partecipazione di Amministrazioni.

È auspicabile per questi percorsi una pianificazione specifica, sempre inserita in questo progetto, per quanto riguarda la tematica cicloturismo, ma che possa prendere in esame e sviluppare le potenzialità particolari in termini di risorsa turistica per il territorio.



## MOBILITÀ QUOTIDIANA Almese-Avigliana

Direttrice di collegamento diretta tra gli abitati di Almese e Villardora con la stazione ferroviaria di Avigliana.



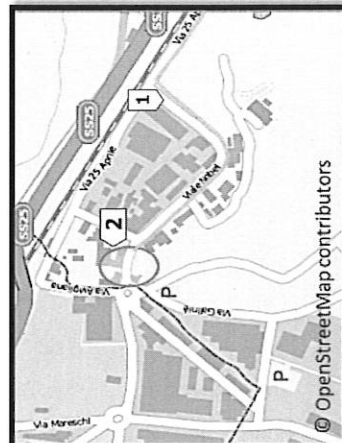
- 1: pista ciclabile in sede propria esistente
- 2: proposta di creazione percorso ciclabile in sede propria
- 3: proposta di creazione breve tratta di pista ciclabile



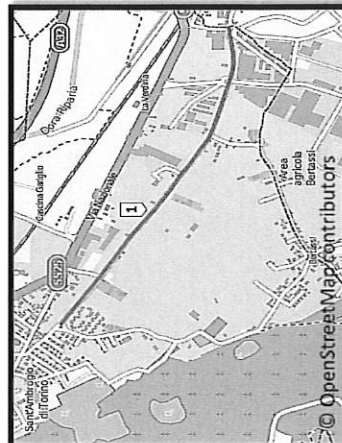
- 1: percorso ciclabile in sede propria esistente
- 2: proposta di variante su Ponte dora

#### MOBILITÀ QUOTIDIANA Sant Ambrogio-Avigliana

Collegamento S.Ambrogio con area industriale e stazione ferroviaria di Avigliana



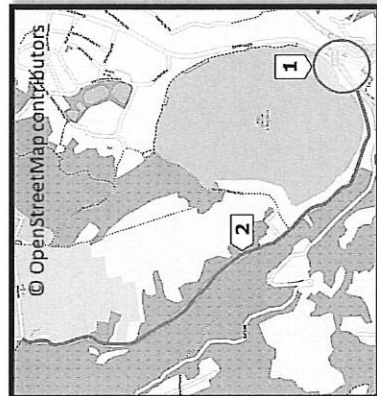
- 1: pista ciclabile in sede propria e corsia ciclabile esistenti
- 2: criticità nel termine della pista ciclabile nei pressi della rotonda



- 1: proposta di messa in sicurezza percorso S.Ambrogio-Avigliana

#### MOBILITÀ QUOTIDIANA percorso di trasferimento Sant Ambrogio-Avigliana

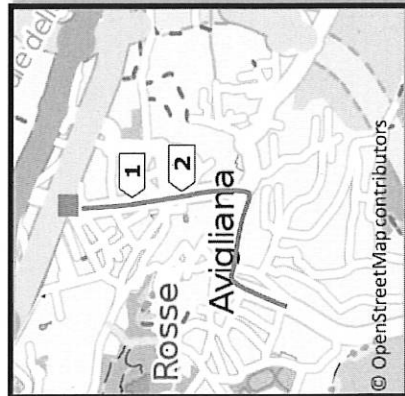
Percorso che consente di collegare l'area dei laghi e Trana con la Valle di Susa



- 1: proposta di messa in sicurezza per il trasferimento da via Monginevro a pista ciclabile lago piccolo attraverso tratta via Giaveno.
- 2: proposta di messa in sicurezza del percorso Avigliana S.Ambrogio

#### MOBILITÀ QUOTIDIANA Avigliana percorso interno

Percorso interno all'abitato che consente di connettere l'area dei laghi e del centro storico con la stazione ferroviaria



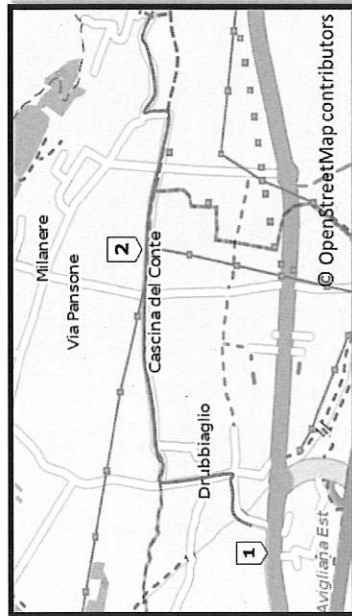
- 1: proposta di creazione percorso ciclabile Stazione FS-c.so Laghi
- 2: necessaria messa in sicurezza sulla intera tratta

## 6.2 la mobilità quotidiana

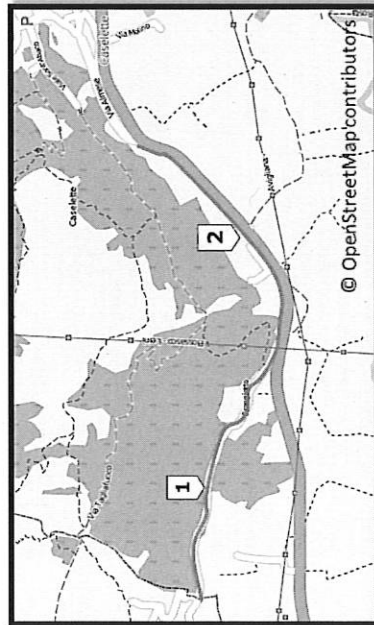
## 6.2 la mobilità quotidiana

**MOBILITÀ QUOTIDIANA** Avigliana-Almese-Caselette

Percorso di collegamento Avigliana-Almese-Caselette che consente di creare anche una direttrice turistica fra Bassa Valle e area nord della Città di Torino



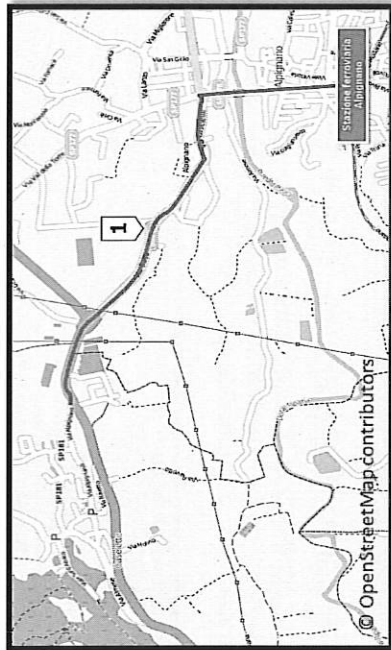
- 1: pista ciclabile in sede propria esistente
- 2: proposta di messa in sicurezza della tratta



- 1: proposta di creazione percorso ciclabile
- 2: proposta di creazione di pista ciclabile in sede propria

**MOBILITÀ QUOTIDIANA** Caselette-Alpignano

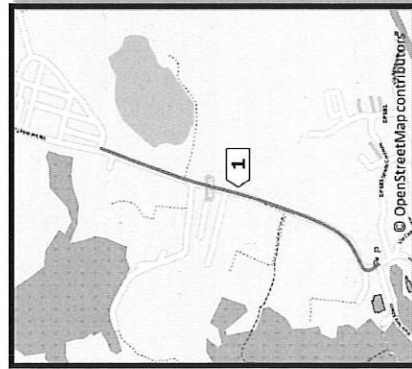
Percorso che consente di collegare Caselette con la stazione ferroviaria di Alpignano, consentendo anche di creare un collegamento protetto fra Bassa Valle e area nord di Torino



- 1: proposta di creazione pista ciclabile in sede propria

**MOBILITÀ QUOTIDIANA** Caselette percorso interno

Percorso ideato per collegare l'area residenziale del Villaggio con il capoluogo



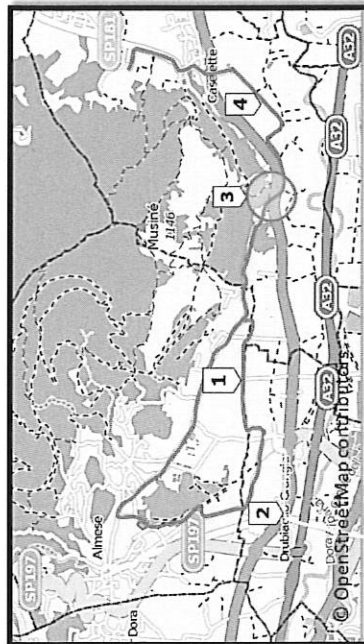
- 1: proposta di creazione pista in sede propria

### 6.3 il cicloturismo

### 3.2 il cicloturismo

#### PERCORSO CICLOTURISTICO VILLE ROMANE

Questo percorso prevede per la maggior parte del suo sviluppo, l'utilizzo di percorsi protetti esistenti e lo sfruttamento delle ipotesi di realizzazione del percorso di mobilità quotidiana Almese-Caselette.



1: percorso di mobilità quotidiana

2: Tratto di trasferimento su percorso già esistente per stazione FS

3: proposta di messa in sicurezza di attraversamento della SP24

4: percorso cicloturistico individuato

#### PERCORSO CICLOTURISTICO LA DORA RIPARIA

Questo percorso prevede per la maggior parte del suo sviluppo, l'utilizzo di percorsi protetti e secondari esistenti, la realizzazione avviene ricucendo tratte rurali o di viabilità secondaria



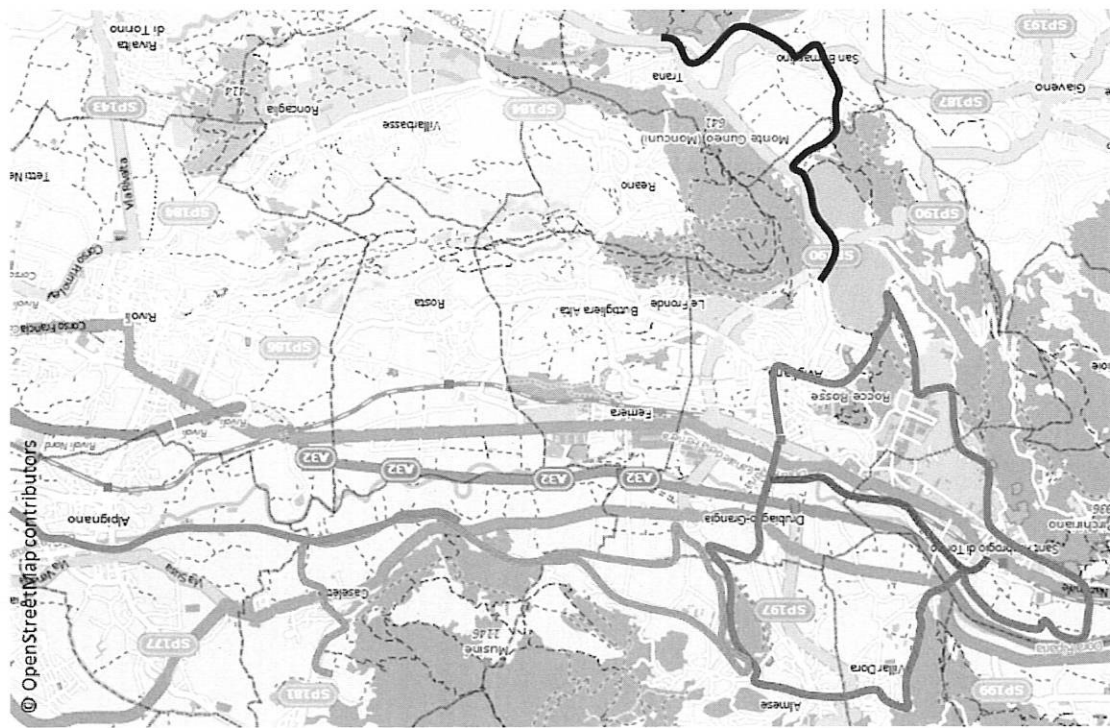
1: proposta percorso cicloturistico individuato

2: proposta percorso cicloturistico/mobilità quotidiana

3: proposta di messa in sicurezza

4: proposta di messa in sicurezza attraversamento area urbana Alghinate

### Schema generale percorsi cicloturistici

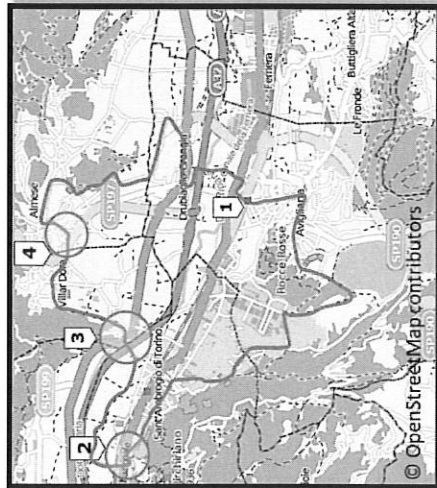


### 3 la proposta di percorsi

#### 3.2 il cicloturismo

##### PERCORSO CICLOTURISTICO BASSA VALLE DI SUSÀ

Questo percorso prevede per la maggior parte del suo sviluppo, l'utilizzo di percorsi protetti e secondari esistenti, la realizzazione avviene ricucendo tratte rurali o di altri percorsi cicloturistici o di mobilità quotidiana proposti in questo progetto.

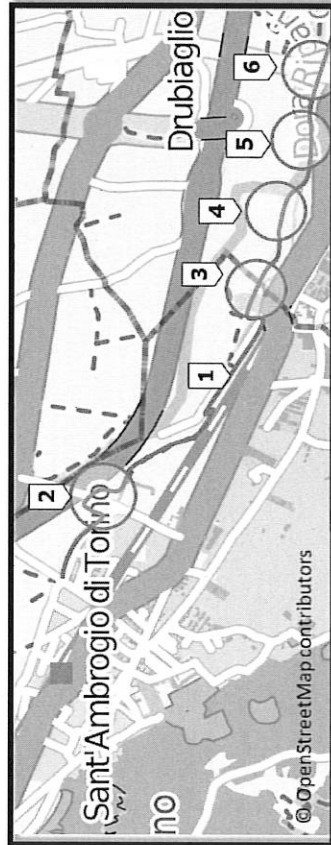


1: percorso cicloturistico individuato

2/3/4: proposte di messa in sicurezza di brevi tratte di collegamento

##### PERCORSO CICLOTURISTICO S. AMBROGIO-AVIGLIANA

Questo percorso prevede per la maggior parte del suo sviluppo, l'utilizzo di percorsi protetti e secondari esistenti, la realizzazione avviene ricucendo tratte rurali e realizzando opere di collegamento sugli argini della Dora



1: percorso cicloturistico individuato

2 al 6: proposte di messa in sicurezza e realizzazione opere di collegamento

[www.biketrack.it](http://www.biketrack.it)

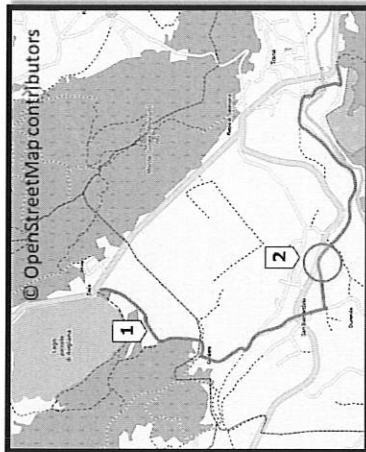
41

### 3 la proposta di percorsi

#### 3.2 il cicloturismo

##### PERCORSO CICLOTURISTICO AVIGLIANA-TRANA

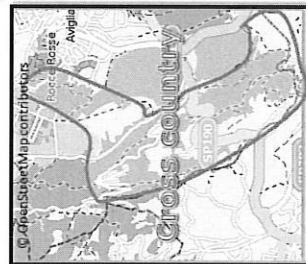
Questo percorso prevede per la maggior parte del suo sviluppo, l'utilizzo di percorsi protetti e secondari esistenti, la realizzazione avviene ricucendo tratte rurali o di viabilità secondaria



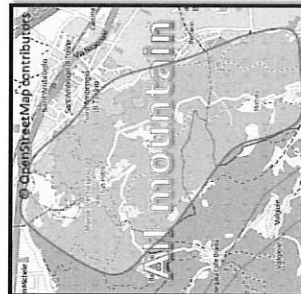
1: percorso cicloturistico individuato  
2: proposta di messa in sicurezza attraversamento provinciale Trana-Giaveno

#### 3.3 la mountain bike

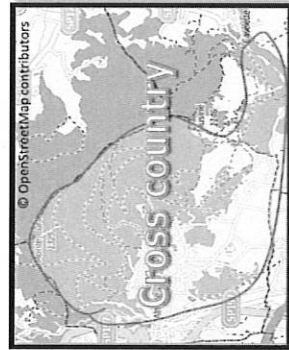
In questa fase di progetto i percorsi mountain bike vengono indicati come area tematica, a consolidamento del programma di realizzazione della bike area, si procederà alla tracciatura e segnalazione a norma di legge dei percorsi suddivisi per specialità.



AREA LAGHI AVIGLIANA



AREA SACRA SAN MICHELE



AREA ALMESE-CASELETTE

Nello specifico, la tematica mountain bike prevede necessariamente il coinvolgimento di amministrazioni ad ora esterne al progetto, per rendere fruibile ed in molti casi appetibile, una rete di percorsi dedicati a questa specialità, è indispensabile creare reti sovramunicipali con le amministrazioni ad oggi non ancora informate e coinvolte.

[www.biketrack.it](http://www.biketrack.it)

42





## Pareri

Comune di Avigliana

### Estremi della Proposta

Proposta Nr. **2014 / 262**

Ufficio Proponente: **Ambiente ed Energia**

Oggetto: **PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE IN BASSA VALLE DI SUSÀ.  
APPROVAZIONE PROTOCOLLO DI INTESA**

### Visto tecnico

Ufficio Proponente (Ambiente ed Energia)

Per la regolarità tecnica della presente proposta, ai sensi dell'art. 49, c.1, ed in ordine alla correttezza dell'azione amm.va ai sensi dell'art. 147 bis c. 1 del D.Lgs. 267/2000, modif.to dall'art. 3, c. 1, lett. d) del D.L. 174/2012, si esprime parere **FAVOREVOLE**.

Sintesi parere: **Parere Favorevole**

Data **23/04/2014**

Il Responsabile di Settore  
Arch. Paolo CALIGARIS

### Visto contabile

Contabilità e Bilancio

In ordine alla regolarità contabile della presente proposta, ai sensi dell'art. 49, comma 1, TUEL - D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000, si esprime parere -----.

Sintesi parere: **Non soggetta a parere contabile alla presente**

Data **23/04/2014**

Responsabile del Servizio Finanziario  
Rag. Vanna ROSSATO



COPIE: WPP

Assoc.

Comm

\_\_\_\_\_

Del che si è redatto il presente verbale.

IL SINDACO  
f.to Angelo PATRIZIO

IL SEGRETARIO GENERALE  
f.to Dott. Livio SIGOT

---

### CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Copia conforme all'originale, un estratto del quale sarà in pubblicazione all'Albo Pretorio Virtuale On Line del Comune per quindici giorni consecutivi dal **13 MAG. 2014**

La deliberazione è stata contestualmente comunicata ai Capigruppo consiliari.

Avigliana, li **13 MAG. 2014**



IL SEGRETARIO GENERALE  
Dott. Livio SIGOT

---

### ATTESTAZIONE DELLA PUBBLICAZIONE E DELL'ESECUTIVITA'

La presente deliberazione:

☐ è stata

☒ viene

pubblicata all'Albo Pretorio Virtuale On Line del Comune per 15 giorni consecutivi a decorrere dal **13 MAG. 2014**

☐ è stata

ripubblicata all'Albo Pretorio Virtuale On Line del Comune per 15 giorni consecutivi a decorrere dal \_\_\_\_\_

☒ è stata contestualmente comunicata ai Capigruppo consiliari;

☐ è divenuta esecutiva in data \_\_\_\_\_

ai sensi dell'art. 134 - comma 3 - T.U.E.L. 267/2000 -  
per scadenza del termine di 10 giorni dalla pubblicazione.

☒ è stata dichiarata immediatamente eseguibile e quindi è diventata esecutiva a decorrere dalla data del presente verbale

ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - T.U.E.L. 267/2000.

Avigliana, li

**13 MAG. 2014**



IL SEGRETARIO GENERALE  
Dott. Livio SIGOT